

INFORME PRELIMINAR

Expediente: EX-2024-72304402--APN-DNISAE#JST

Suceso: Incidente grave

Título: Falla o mal funcionamiento de grupo motor. Otro (Baloo), matrícula LV-X226,
Aeródromo Lago Nahuel Huapi, provincia de Rio Negro

Fecha y hora del suceso: 10/07/2024 15:00 (UTC)

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Aeronáuticos

Junta de Seguridad en el Transporte

Florida 361

Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1005AAG

(54+11) 4382-8890/91

info@jst.gob.ar

Publicado por la JST. En caso de utilizar este material de forma total o parcial se sugiere citar según el siguiente formato: Aviación. Accidente. LV-X226, Aeródromo Lago Nahuel Huapi, provincia de Río Negro. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2024.

El presente informe se encuentra disponible en www.argentina.gob.ar/jst

ÍNDICE

SOBRE LA JST 4

SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN 5

SOBRE EL INFORME PRELIMINAR..... 7

SOBRE LA JST

La misión de la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) es mejorar la seguridad a través de la investigación de accidentes e incidentes y la emisión de recomendaciones de acciones eficaces. Mediante la investigación sistémica de los factores desencadenantes, se evita la ocurrencia de accidentes e incidentes de transporte en el futuro.

De conformidad con la [Ley N.º 27.514](#) de seguridad en el transporte, la investigación de todo suceso tiene un carácter estrictamente técnico y las conclusiones no deben generar presunción de culpa ni responsabilidad administrativa, civil o penal.

Según el artículo 26 de la [Ley N.º 27.514](#), la JST puede realizar estudios específicos, investigaciones y reportes especiales acerca de la seguridad en el transporte.

Esta investigación ha sido efectuada con el único objetivo de prevenir accidentes e incidentes, según lo estipula la ley de creación de la JST.

SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN

La JST ha adoptado el modelo sistémico para el análisis de los accidentes e incidentes de transporte modales, multimodales y de infraestructura conexa.

El modelo ha sido ampliamente adoptado, como así también validado y difundido por organismos líderes en la investigación de accidentes e incidentes a nivel internacional.

Las premisas centrales del modelo sistémico de investigación de accidentes son las siguientes:

- Las acciones u omisiones del personal operativo de primera línea o las fallas técnicas del equipamiento constituyen los factores desencadenantes e inmediatos del evento. Estos constituyen el punto de partida de la investigación y son analizados con referencia a las defensas del sistema de transporte junto a otros factores, que en muchos casos se encuentran alejados en tiempo y espacio del momento preciso de desencadenamiento del evento.
- Las defensas del sistema de transporte procuran detectar, contener y ayudar a recuperar las consecuencias de las acciones u omisiones del personal operativo de primera línea o las fallas técnicas del equipamiento. Las defensas se agrupan bajo tres entidades genéricas: tecnología, normativa (incluyendo procedimientos) y entrenamiento.
- Los factores que permiten comprender el desempeño del personal operativo de primera línea o la ocurrencia de fallas técnicas, así como explicar las fallas en las defensas, están generalmente alejados en el tiempo y el espacio del momento de desencadenamiento del evento. Son denominados factores sistémicos, y están vinculados estrechamente a elementos tales como, por ejemplo, el contexto de la operación, las normas y procedimientos, la capacitación del personal, la gestión de la seguridad operacional por parte de la organización a la que reporta el personal operativo y la infraestructura.

En consecuencia, la investigación basada en el modelo sistémico tiene el objetivo de identificar los factores relacionados con el accidente, así como otros factores de riesgo de seguridad operacional que, aunque no guarden una relación de causalidad con el suceso investigado, tienen potencial desencadenante bajo otras circunstancias operativas. De esta manera, la investigación sistémica buscará mitigar riesgos y prevenir accidentes e incidentes

a partir de Recomendaciones de Seguridad Operacional (RSO) que promuevan acciones viables, prácticas y efectivas.

SOBRE EL INFORME PRELIMINAR

El Informe Preliminar tiene como objetivo comunicar, en un plazo de 30 días posteriores al suceso, los datos obtenidos durante las etapas iniciales de la investigación. Esta información actualizada complementa la proporcionada en la notificación inicial del suceso.

El presente Informe Preliminar es confeccionado mediante la plataforma de la *European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems* (ECCAIRS), un sistema desarrollado por la Unión Europea para asistir a las diferentes autoridades responsables del transporte y de la investigación de accidentes e incidentes en la mejora de la seguridad operacional. El ECCAIRS permite, de manera estandarizada, recolectar, analizar y compartir información acerca de los sucesos en un formato compatible con el Sistema de Notificación de Accidentes/Incidentes de Aviación (ADREP).

Informe Preliminar

Datos del Suceso

Clasificación del suceso	<i>Serious incident</i>		
Categoría del suceso	<i>SCF-PP: powerplant failure or malfunction</i>		
Instancia	<i>Preliminary</i>		
Día/hora UTC	<i>10/7/2024</i>	<i>15:00</i>	
Estado/lugar del suceso	<i>South America Argentina</i>		
Nombre del lugar	<i>Aeródromo Lago Nahuel Huapi</i>		
Latitud	<i>42:06:20 South</i>		
Longitud	<i>71:09:39 West</i>		

Reseña del Vuelo

En un vuelo de aviación general, durante la fase de ascenso, la aeronave experimentó un mal funcionamiento en el sistema de potencia, específicamente en el mecanismo que transfiere el movimiento del comando de potencia a los 2 carburadores del motor. De esta manera el piloto se vio imposibilitado de disminuir la potencia del mismo luego de concluida la fase de ascenso inicial, por lo tanto, este decide apagar el motor y realizar un circuito para volver al aeródromo de salida.

Durante esta maniobra, al observar que no iba a alcanzar la cabecera de pista, y luego de tratar de reencender el motor la aeronave sin éxito, el mismo decide realizar un aterrizaje forzoso en las cercanías de la cabecera 30.

Como consecuencia del impacto el piloto resultó ileso y la aeronave con daños leves principalmente ubicados en el tren de aterrizaje y en la zona ventral de la aeronave.

Información del Vuelo

Lugar de salida	<i>Argentina Other (LNH)</i>
Lugar de destino	<i>Argentina Other (LNH)</i>
Duración del vuelo	<i>0,1 Hour(s)</i>
Indicativo	<i>LV-X226</i>
Fase del vuelo	<i>Take-off</i>

Lesiones al Personal

	Mortales	Graves	Leves	Ninguna	Desc.	Total
Total en superficie						
Total en aeronave				<i>1</i>		<i>1</i>
Total				<i>1</i>		<i>1</i>

Información de la Aeronave

Matrícula	<i>LV-X226</i>
Estado de matrícula	<i>Argentina</i>
Daños en la aeronave	<i>Minor</i>
Fabricante/modelo	<i>OTHER (Baloo)</i>
Categoría de aeronave	<i>Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane Light Sport Aeroplane</i>
Año de fabricación	<i>1993</i>
Número de serie	<i>001</i>
PMD	
Grupo masa	<i>0-2 250 kg</i>
Ciclos totales	

Horas totales	<i>333,1 Hour(s)</i>
Doc. de mantenimiento	<i>Current</i>
Certificado de aeronavegabilidad	<i>Valid</i>

Información del Motor

Posición	<i>1</i>
Fabricante/modelo	<i>BOMBARDIER ROTAX (582)</i>
Número de serie	<i>9618975</i>
Horas totales	<i>49,8 Hour(s)</i>
Ciclos totales	
Horas DURG	
Ciclos DURG	
Horas DUI	

Información de la Hélice

Posición	<i>1</i>
Fabricante	<i>OTHER (WARP DRIVE)</i>
Modelo	<i>Bipala</i>
Número de serie	
Horas totales	
Horas DURG	
Horas DUI	

Información sobre el Personal

Edad	62 Year(s)	Sexo	Male
Función a bordo	Pilot-in-command		
Tipo de licencia	Aeroplane pilot Private pilot		
Licencia emitida en	State of Registry		
Habilitaciones			
	<i>Horas de vuelo - General</i>		<i>Horas de vuelo - En el tipo</i>
Totales	56,5 Hour(s)	Totales	
Últimos 90 días	0,1 Hour(s)	Últimos 90 días	
Últimas 24 horas	0,1 Hour(s)	Últimos 24 horas	

Información Meteorológica

Meteorología relevante	No
Condiciones MET	VMC
Visibilidad	
Condiciones de luz	Daylight
Descripción del viento	
Dirección del viento	
Intensidad del viento	
Medición de velocidad	
Ráfagas de viento	

Información sobre el Lugar del Suceso

Lugar de los restos	Off aerodr < 10 km
Tipo de terreno	Hilly
Elevación	2755 ft
Tipo de superficie	Tall vegetation
Distancia recorrida	

Información sobre los Restos de la Aeronave y el Impacto

Velocidad de impacto	
Nivel de velocidad	
Ángulo de impacto	<i>Low</i>
Actitud de cabeceo	<i>Nose level</i>
Actitud de rolo	<i>Wings level</i>

Supervivencia

Supervivencia	<i>Yes</i>
Método de localización	<i>Sighting of occupants</i>
Estado del ELT	<i>Not activated</i>
Sist. de sujeción piloto	<i>Lap belt used</i>
Sist. de sujeción copiloto	
Tiempo de escape	

Información sobre el Operador

Tipo de operación	<i>Non-Commercial Operations Pleasure Local</i>
Tipo de planificación	<i>Non-scheduled</i>
Operador	<i>Argentina Private Operator</i>
Tipo de operador	<i>Private owner</i>

Líneas de Investigación

Factor descriptivo	<i>Aircraft and operations Aircraft components and systems 7600 Engine controls 7603 Power lever</i>
Justificación del factor	<i>La investigación encontró que el mecanismo que vincula el cable de potencia con las 2 salidas a los carburadores se encontraba retorcido en su interior, esto originó que el sistema se atasque en potencia máxima.</i>